N° 253 — 8e Année
(Tous les Vendredis)
17 Juillet 1903.

24 PAGES, 80 PHOTOGRAPHIES

LA VIE AU GRAND AIR

LE TOUR DE FRANCE

LE FAVORI GARIN

oo Pierre Lafitte & Cie
Éditeurs de *Femina* ooo
ooooooo et de *Musica*
9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléphone : Rédaction. 280-56

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK

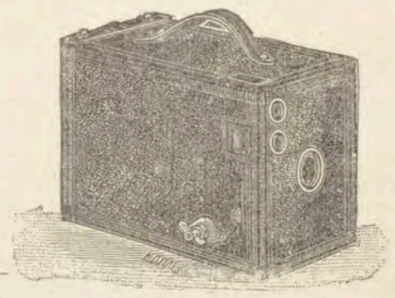
KODAK · KODAK · KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

LE "BROWNIE"

L'APPAREIL IDÉAL POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES GENS

N° 1
POUR CLICHÉS 6×6 c/m
6 frs 50
Envoi franco du Catalogue (1) et du Règlement du Concours Kodak



N° 2
POUR CLICHÉS 6×9 c/m
12 frs 50
Envoi franco du Catalogue (1) et du Règlement du Concours Kodak

EN VENTE CHEZ

PARIS 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme — **EASTMAN KODAK** et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques. REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS — **LYON** 26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

PRENEZ GARDE, Mad

Vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours **dragées de THYROÏDINE BOUTY,** *et votre restera ou redeviendra svelte. — Le fla 50 dragées est expédié franco par le* **LABORAT 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT GE — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty***

VOITURES & VOITURETT

PROSPER LAMBERT

Téléphone

VOITURETTE Modèle 1903

VOITURETTE 7 chev., régul. sur admission, trans sions la cardan, 3 vitesses, marche arrière. 400 châssis acier U. Carrosserie 2 places. Prix : **3.80**

USIN · MAGASINS : 18, route de Cherbourg, Nan

CADEAU

PRIME à TOUT ACHETEUR
et Envoi Gratis et Franco du **Nouvel Album illustré du**
Gd COMPTOIR NATIONAL D'HORLOGERIE
de **BESANÇON** (Doubs) - **E. DUPAS,** Directeur.
La plus importante Fabrique de Montres, Pendules et Bijouterie.
Chronomètre *"LA NATIONALE"* 25 fr.
PRÉCISION ABSOLUE. GARANTIE 10 ANS

ASTHME et Catarrhe guéris par les Cigarettes ESPIC

(Boîte 2 fr.) ou la Poudre

AVIS AUX ADROITS CHASSEURS!
Plus de ratés avec les Douilles à la Marque "LA MASCOTTE"

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste **2f10** contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare **5f** ou domicile **5f25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne, Orléans

MOTEURS

ALCOOL · PÉTROLE · GAZ DE VILLE · ESSENCE

Consommation garantie 500 LITRES

MOTEURS **CHARON**

40, RUE LAFFITTE, PARIS

GAZ PAUVRE

à Gaz
à Gaz pauvre
à Pétrole
à Essence
à Alcool

Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury { ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Société Anonyme des Automobi

MOTOBLOC

Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6 000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en t

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTID

PEINTURE SPÉCIALE

pour Automobiles et Cycles

La Pastorin

LA PLUS ANCIENNE PEINTURE ÉMAIL

HORS CONCOURS, Exposition Univers. 1889-190
MEMBRE DU JURY, Exposition Univers. Lille 190

En Vente chez tous les Marchands de couleurs

AMATEURS PHOTOGRAPHES

demandez
PLAQUES, PAPIERS
GUILLEMINOT
PRODUITS
6, rue Choron
PARIS

VOITURES AUTOMOBILES

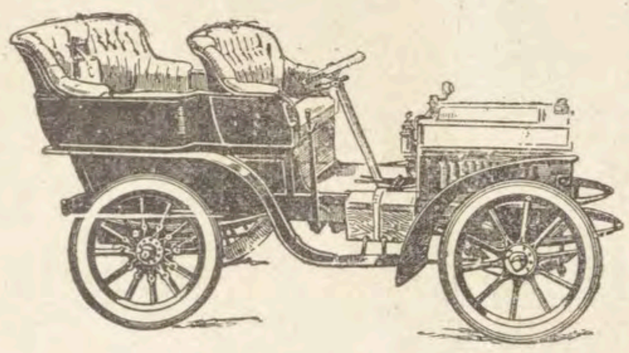
de 6, 8, 10 & 12 chevaux
TRANSFORMATION des MOTEURS

MOTEURS *à 1 & 2 cylindres*

à ailettes & à eau
pour MOTOCYCLETTES & VOITURES

H. DECKERT & Cie, 20, Rue Bacon, PARIS (XVIIe Arr.)

H. VEDRINE & Cie



PHAÉTON ÉDOUARD VII

Carrossiers

COURBEVOIE

(Seine)

Téléphone : 562-62

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RECOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 ...

NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
99, Bd de Strasbourg PARIS

Tous les Sportsmen lisent chaque jour
L'AUTO
Grand quotidien de tous les Sports
EN VENTE PARTOUT : 5 CENTIMES

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une reté absolue, guéri **48 HEURES** les écoulements qui geaient autrefois semaines de tra ment par le copahu cubèbe, les opiats les injections.
113, faub. St-Honoré,

20 RUE BRUNEL **PARIS-GARAGE** TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite
Voiture de DIETRICH, Licence T. M.
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

L'Appareil PHOTO JOUGLA
45, Rue de Rivoli

SINNO
se charge e
PLEIN JO
avec la Boîte
Plaques elle-m

ROULEZ SUR **GROS PNEUS CONTINENTAL** DE 100m/m SUR JANTES DE 90m/m

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS . . . . . Un an 14 fr.
DÉPARTEMENTS . . . . — 15 fr.
ETRANGER. . . . . — 20 fr.

17 Juillet 1903. — N° 253.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché Lafayette).

135 KIL. 500 A L'HEURE ! — LE BARON DE FOREST, RECORDMAN DU MONDE DU KILOMÈTRE EN 26 S. 3/5

La Coupe Gordon-Bennett a été suivie par une série d'épreuves dont la plus importante a été la journée de courses de vitesse au Phœnix Park, à Dublin. Le meilleur temps a été fait par le baron de Forest qui, à deux reprises, a battu le record du monde du kilomètre, faisant, la première fois, 27 s. 1/5, et la seconde, 26 s. 3/5, ce qui représente une vitesse de 135 kil. 500 à l'heure, la plus grande vitesse qui ait été constatée jusqu'à ce jour en automobile.
(Voiture Mors, *pneumatiques* Michelin.*)*

(Voir l'article pages 482 et suiv.)

RECORDS !

Quelle doit être l'ambition légitime d'un journal de Sports ?

Être toujours le PREMIER et détenir tous les RECORDS !...

TELLE EST LA NOTRE

Voir à cette place, dans notre prochain numéro, la liste des

Nouvelles et Sensationnelles Améliorations

apportées à la VIE AU GRAND AIR

Aucouturier arrive premier à Marseille.

LE TOUR DE FRANCE

(Suite) (1)

II

La grande course du Tour de France se continue avec un succès croissant d'étape en étape et au milieu de péripéties imprévues et émouvantes. Nous laissons aujourd'hui à Bordeaux les concurrents que nous retrouverons la semaine prochaine à l'arrivée à Paris, après être passés par Nantes.

✣ ✣ ✣

La première journée de Paris à Lyon avait consacré la supériorité assez escomptée de Maurice Garin, qu'un coureur presque inconnu auparavant, Pagie, avait inquiété jusqu'à l'arrivée, tandis que d'autres, beaucoup plus qualifiés pour cet honneur par leur réputation antérieure; restaient en route loin derrière.

C'est le propre de ces épreuves

Entre deux étapes.
Garin, Pagie et Georget se reposent de leurs fatigues en visitant la ville.

Aspect du village de Saint-Antoine, près de Marseille, où se faisait l'arrivée de la deuxième étape.
Arrivée de Georget.

(1) Voir notre n° 252.

Aucouturier au Vélodrome du Parc Borély à Marseille.

Georget au Vélodrome du Parc Borély.

loisirs à visiter la ville, et à excursionner aux environs, puis se préparèrent à la seconde étape Lyon-Marseille, moins longue que la première, mais comptant cependant le nombre respectable de 374 kilomètres.

Quarante-six partants se présentèrent au contrôle installé au Café de la Paix, sur la place Bellecour, depuis 10 heures du soir jusqu'à 1 heure 1/2 du matin.

Le départ était donné le dimanche 5, à 2 heures du matin, par un temps superbe. Par bonheur, Wattelier, hors de course pour le Tour de France complet, repartit pour l'étape, et Aucouturier, remis du commencement d'empoisonnement qui l'avait forcé à abandonner la première journée, en faisait autant, aussi leur présence ajoutait-elle un grand intérêt à cette seconde épreuve qui devait être féconde en incidents.

Après Saint-Etienne, Garin fait une chute, heureusement peu grave, mais qui lui fait perdre contact avec le groupe de tête, mené d'une façon endiablée par Aucouturier, Georget, Wattelier et quelques autres.

A Valence, à 143 kilomètres du départ, autre incident : Wattelier casse sa chaîne, est lâché par ses compagnons et repart avec Garin, qui passe 12 minutes en retard, avec Jean Fischer, Brange, Muller, Pasquier, Pothier et Samson.

A Avignon, à 260 kilomètres, les deux inséparables Aucouturier et Georget passent ensemble, mais leur train a été tel qu'ils ont lâché tous les autres. Garin et le groupe qui l'accompagne continuent à perdre du terrain et se trouvent à 17 minutes de retard.

L'arrivée à Toulouse.

Le peloton de tête du " Tour de France ", mené par Brange et Garin, fait son entrée à Toulouse.

L'ardeur de la lutte augmente et donne lieu à quelques aventures dont certaines, sous une forme comique, n'en constituent pas moins de véritables petits drames. Ainsi, dans un arrêt, Garin distribue des victuailles et des boissons à quelques camarades qui montent la même marque que lui, tandis que le

Brange arrivé premier de la troisième étape.

Aucouturier qui a fait le meilleur temps de la troisième étape.

Au Vélodrome du Bazacle à Toulouse.

malheureux Kerff, qui n'est pas de la maison, est impitoyablement évincé; alors, fou de colère et dévoré d'une soif terrible, il se précipite sur le seau dans lequel ses concurrents se sont lavés et avidement se met à boire l'eau sale!

A Marseille, l'arrivée officielle fut faite au faubourg Saint-Antoine, à 8 kilomètres de la ville.

Après une lutte désespérée, Aucouturier finit par battre de deux longueurs Georget et arrive premier de l'étape dans le temps excellent de 14 h. 28 m. 53 s.

Arrivée du " Tour de France " à la 4e étape, au pont de la Maye, près de Bordeaux, au milieu d'un nuage de poussière.

Jean Fischer, qui meurt de faim, dévore la moitié d'un fromage de Hollande.

Après l'arrivée à Bordeaux.
Samson, premier de la 4e étape, raconte qu'il a crevé deux fois entre Toulouse et Bordeaux.

Pothier et Muller sortent du contrôle après avoir signé; tous les deux ont l'air épuisés.

Augereau, la tête en sang, ne demande qu'à se débarbouiller.

Maurice Garin se montre à son tour avec 26 minutes de retard. Près du but, Brange démarre brusquement, surprend Garin et lui ravit la troisième place.

Le mercredi soir, 8 juillet, les coureurs s'apprêtaient pour le départ de la troisième étape, qui devait comprendre le grand trajet Marseille-Toulouse, soit 423 kilomètres.

A ce sujet, un incident surgit. Les organisateurs avaient décidé de diviser les coureurs en deux catégories et de faire partir à une heure d'intervalle les concurrents qualifiés pour le Tour de France complet et ceux qui ne marchaient que pour les étapes fractionnées.

Aucouturier, piqué d'amour-propre, consentit à accepter ce lourd handicap et parvint à le faire tourner à son honneur.

En effet, tandis que Brange et Samson passaient l'arrivée à un quart de roue, et que Garin, craignant une chute, ne poussait pas et se plaçait troisième à quelques longueurs, suivi de près par Pothier, Aucouturier, qui avait marché magnifiquement, arrivait avec 27 minutes de retard, ayant rattrapé 33 minutes et gagnant par conséquent encore une fois le premier prix de l'étape.

Garin se voyait assurer plus solidement la place de premier par la défaillance de Georget, victime d'une violente diarrhée qui lui avait fait perdre deux heures.

La quatrième étape fut peut-être la plus dure. Non pas qu'elle comportât un plus grand nombre de kilomètres, — de Toulouse à Bordeaux, on n'en compte que 268 — mais elle se disputa par une chaleur épouvantable. Sur les bords brûlants de la Garonne, le thermomètre monta jusqu'à 39° à l'ombre!

Malgré cette température torride, les 268 kilomètres furent couverts en 8 h. 50, ce qui représente une allure moyenne de 30 à l'heure. Plutôt coquet!

C'est en un groupe compact que les « Tours de France » se présentèrent au contrôle du Pont de la Maye où se faisait l'arrivée réelle, pour éviter les routes pavées et encombrées de Bordeaux. C'est à l'emballage, en vraie course de vitesse que se termina cette étape, Samson passant premier devant Muller, Georget, Garin, Jean Fischer et Pothier.

La quatrième étape revint en réalité à Laeser, parti une heure après, tandis qu'Aucouturier, victime d'une chute, abandonnait définitivement.

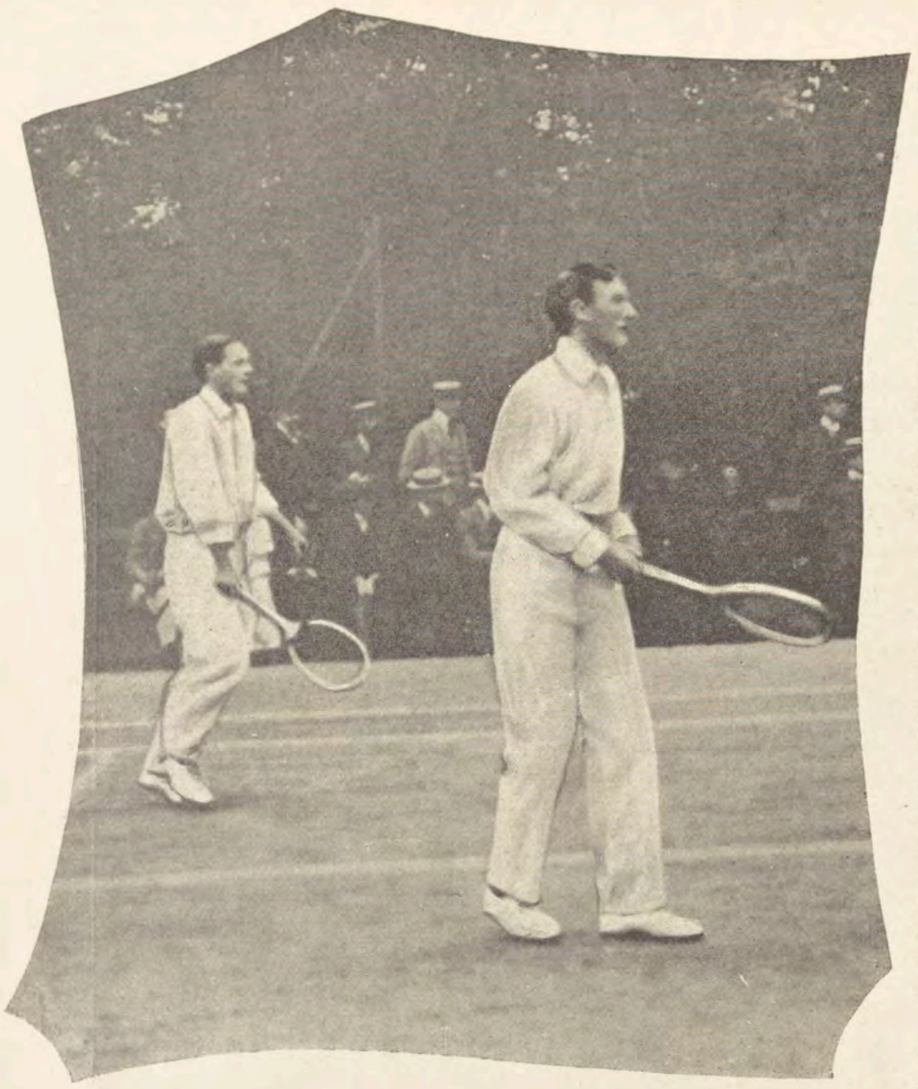
Et maintenant, la fin au prochain numéro! comme disent les feuilletonnistes.

ERNEST MOUSSET.

Quant à Dargassies, il frise sa moustache quand il aperçoit notre photographe.

Mlle PREVOST

Gagnante du Championnat simple de tennis de l'U. S. F. S. A., disputé sur les terrains de la Societe de Sports de l'Ile de Puteaux.



Hobart — Doherty

R. F. Doherty, gagnant de la Coupe de Tennis de la *Vie au Grand Air*, jouant avec Hobart comme partenaire.

LES

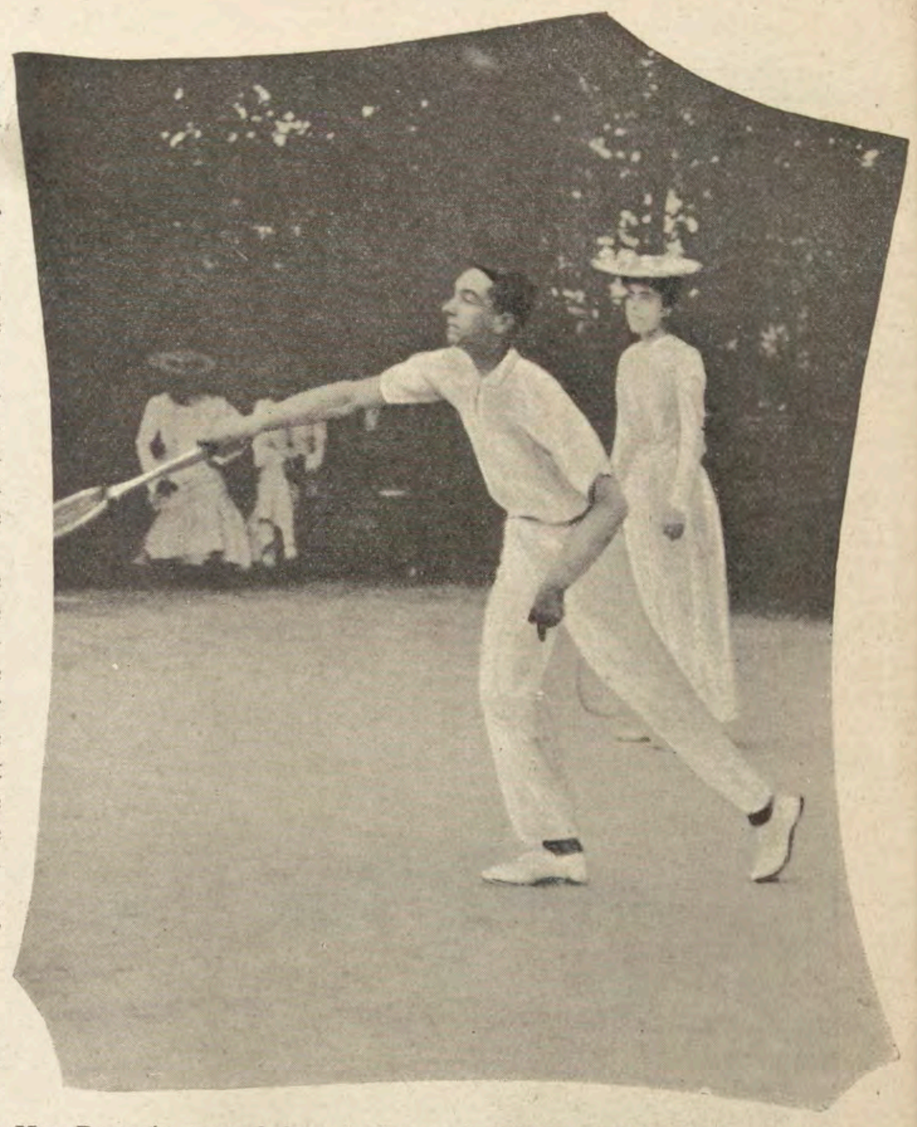
Tournois internationaux de Tennis

La coupe de la Vie au Grand Air

PENDANT quinze jours viennent de se disputer dans ce cadre incomparable de joliesse et de fraîcheur, devant une assistance à la fois élégante et sportive, les tournois internationaux de tennis organisés par la Société de Sports de l'Ile de Puteaux.

La plus importante de ces épreuves, la coupe de la *Vie au Grand Air*, attribuée au championnat simple hommes, a été gagnée par R. F. Doherty. Le célèbre champion anglais gagnant pour la seconde fois la grande épreuve a donc emporté de l'autre côté de la Manche le superbe challenge, *Charmeuse de serpents*, par Wind, offert par notre directeur Pierre Lafitte.

Pour la première fois R. F. Doherty a trouvé en Max Decugis un adversaire digne de lui, qui, s'il ne l'a pas inquiété, l'a du moins forcé à jouer très serré une des plus belles parties de tennis qu'il nous ait été donné de voir en France. Mlle Prévost, dont nous donnons d'autre part un magnifique portrait, a remporté le championnat simple dames dans ce style correct et un peu froid qui est sa caractéristique. Mlle K. Gillou lui a offert une très belle résistance. La jeune joueuse est très en progrès et elle pourrait bien, l'an prochain, décrocher la timbale.



Max Decugis, second dans la Coupe de la *Vie au Grand Air*, jouant avec Mlle Antoinette Gillou comme partenaire.

Les Concours de la " VIE AU GRAND AIR "

Résultats du Concours N° 1

LA COUPE GORDON-BENNETT

PRIMITIVEMENT basé sur la Coupe Paris-Madrid réduite, on le sait, à Paris-Bordeaux, notre Concours N° 1 avait été reporté sur la Coupe Gordon-Bennett.

Il s'agissait, rappelons-le, de répondre aux deux questions suivantes :

1° Quels seront dans l'ordre d'arrivée les quatre premiers concurrents de la Coupe Gordon-Bennett (classement général officiel) ?

2° Quel sera le temps total de l'épreuve, neutralisations déduites (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de Grande-Bretagne et d'Irlande) ?

Le classement général officiel de la Coupe donne : **1er Jenatzy, 2e René de Knyff, 3e Henri Farman, 4e Gabriel.**

Jenatzy, le vainqueur de la Coupe, a couvert les 593 kilomètres du parcours en 6 h. 39 m. 12 s., neutralisations déduites.

Nous n'avons pas reçu moins de

6.040 réponses

pour ce concours. Un beau succès, comme on le voit.

Remarque curieuse, sur ces 6.040 réponses, deux seulement indiquaient Jenatzy premier. Elles ont dû d'ailleurs être éliminées par suite de l'écart trop grand qui existait entre le classement indiqué des 2e, 3e, et 4e et le classement réel.

En nous rapportant à la lettre même du règlement de nos concours, qui dit que le gagnant sera celui dont la réponse à la première question se rapprochera le plus du classement officiel, nous avons obtenu les résultats suivants :

PREMIER PRIX :

M. **Marcel Rivière**, 30, rue Gay-Lussac, à Paris, qui gagne le superbe fusil *Monobloc* d'une valeur de **1000** francs.

M. Marcel Rivière, que nous sommes particulièrement heureux de féliciter, nous avait envoyé la réponse suivante :

1er Henri Farman en 6 h. 12 m. 49 s. 2/5 ;
2e Jenatzy ; 3e René de Knyff ; 4e Gabriel.

Soit un total de quatre points d'écart.

DEUXIÈME PRIX :

M. **Gaston Porée**, 7, rue de Belzunce, à Paris. — Un cocker dressé en chasse, ou un chien de dame de l'établissement d'élevage du Parc des Princes (valeur **400** fr.).

Réponse :

1er René de Knyff, en 6 h. 35 m. ; 2e Gabriel ;
3e Farman ; 4e Jenatzy.

Soit un total de six points d'écart.

TROISIÈME PRIX :

M. **Perry**, 87, rue du Ranelagh, Paris. — Un *Physiographe* jumelle photographique (valeur **225** fr.).

Viennent ensuite dans l'ordre et obtiennent les prix ci-dessous :

M. **François Jacquet**, 19, rue du Moulin-de-la-Pointe, Paris. — Un billet 1re classe aller et retour pour Nice (valeur **185** fr.).

M. **Arthur Wable**, 104, rue de Lannoy, Amiens. — Un appareil photo (instantané) de *Ch. Mendel* (valeur **180** fr.).

M. **Victor Marit**, 127, rue de la Roquette, Paris. — Un jeu de tennis de chez *Williams* (valeur **160** fr.).

M. **Arthur Semit**, 34, rue de l'Espérance, La Madeleine-lez-Lille. — Un phonographe *Columbia* (valeur **125** fr.).

Mme **Marie Durieux**, 141, rue de Vaugirard, Paris. — Un phonographe *Pathé* (valeur **120** fr.).

M. **Blancard**, lieu du Garet, Villefranche (Rhône). — Un auto-coat du *Petit Matelot* (valeur **100** fr.).

M. **Jean Videau**, au Lycée, Angoulême (Charente). — Une carabine *Flobert* (valeur **50** fr.).

M. **Ad. Reyre**, 165, rue de la Pompe, Paris. — Une trousse automobile *Tiersot* (valeur **50** fr.).

M. **Bunal**, impasse Minte (Saint-Rut), Avignon. — Une carabine *Excelsior* (valeur **40** fr.).

M. **Jean Ragu**, Villenay, par Meaux (S.-et-M.). — Une carabine *Excelsior* (valeur **40** fr.).

M. **Louis Eparvier**, 27, rue Saint-Louis, Paris. — Une loge au *Nouveau-Cirque*.

M. **Léo Comtemale**, 94, boulevard Flandrin, Paris. — Un exerciser *Charlemont*.

M. **Charles Reynaud**, 7, rue Alboni, Paris. — Une collection de la *Vie au Grand Air 1902*.

M. **Omer Durieux**, 141, rue de Vaugirard, Paris. — Un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

Sont ensuite qualifiés pour le Concours d'Honneur, outre les lauréats désignés ci-dessus :

MM. GRIFFON, 67, rue de la République, Saint-Denis ; MARIUS LAURE, 3, rue Mireille, Hyères ; JAMES MAUREL, château Laprade, Bouliac (Gironde) ; 168.-L., poste restante, Toulouse ; MAURICE PHILIPPE, 10, rue du Jourdain, Paris ; BETUEL, 140, rue de Rivoli, Paris ; MARTIN, à Marle (Aisne).

Tous ces concurrents ont dix points d'écart et ont été classés suivant les temps donnés par eux, en réponse à la seconde question.

Quoique notre concours ait été dépouillé avec le plus grand soin, néanmoins, afin de laisser aux réclamations, bien improbables d'ailleurs, le temps de se produire, nous n'enverrons les prix aux lauréats du concours qu'à partir du *15 août*.

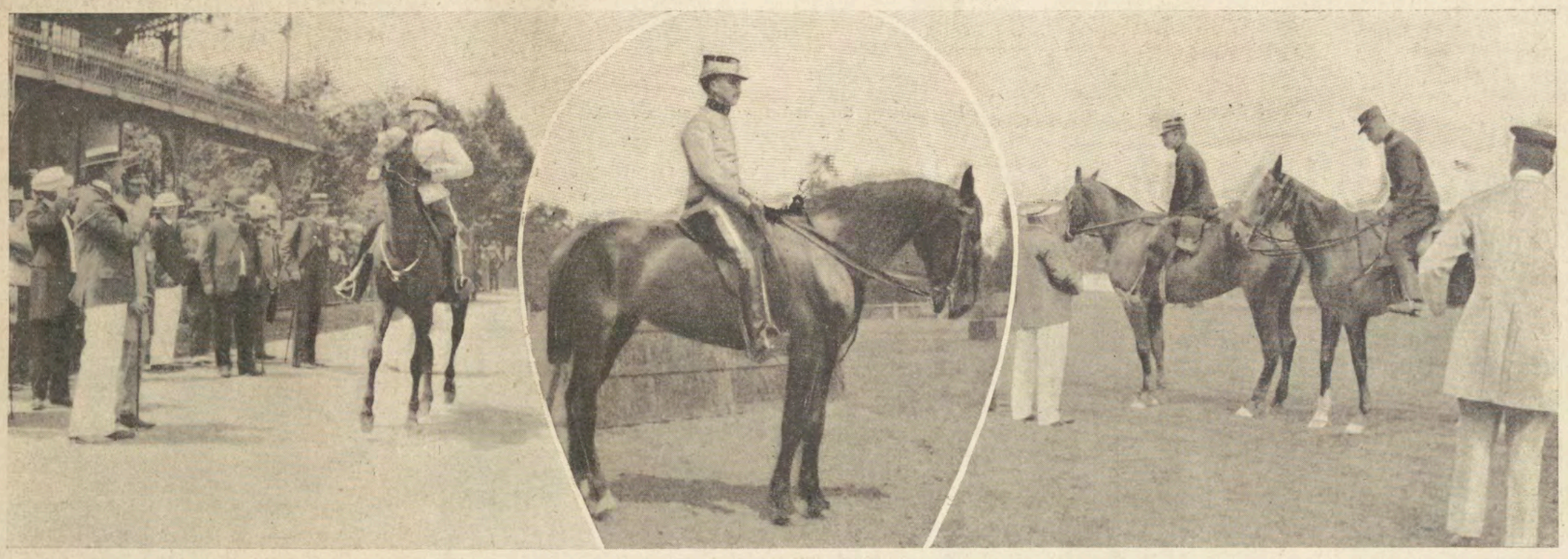
Rappelons que les 25 premiers de chacun de nos 4 Concours sont qualifiés pour un **Concours d'Honneur** dont le premier prix sera une **Voiture automobile Boyer**, 4 places, valeur 6.000 francs, pneumatiques **Continental**. — En d'autres termes, ils auront tous une chance sur 100 de gagner une voiture automobile.

L'arrivée sur l'hippodrome du Sichon du détachement du 10e cuirassiers.

Le détachement du 10e cuirassiers sous le commandement des sous-lieutenants d'Humières et de Benoist, est arrivé de Lyon (163 kilomètres en 27 h. 44); il est à remarquer que le détachement (officiers et sous-officiers) était en tenue de campagne, paquetage complet, casque et cuirasse.

Après le raid.

Le marquis de Barbentane, organisateur du raid, indique au capitaine Lauras du 19e dragons, venu de Vienne (172 kilomètres en 27 h. 33), la place que doit occuper le détachement pour le carrousel final.



Devant la tribune du jury.

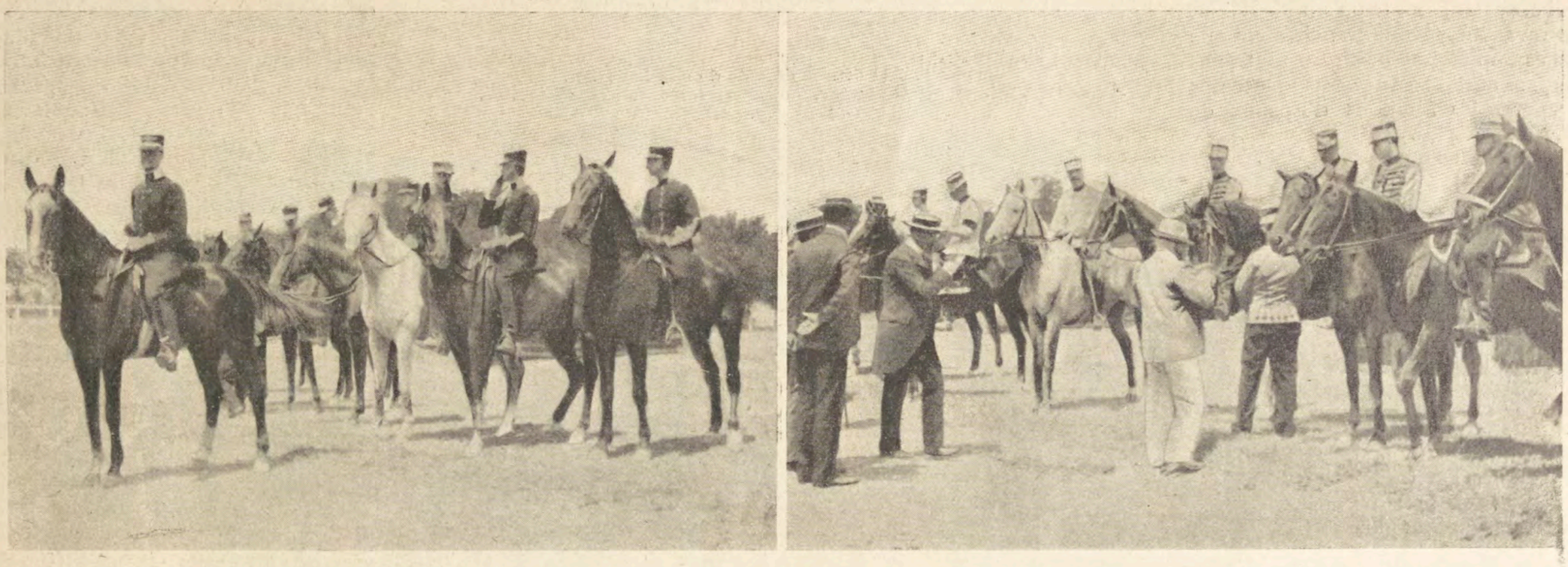
Arrivée du lieutenant Bon, du 16e chasseurs, parti de Beaune (174 kilomètres couverts en 27 h. 50). Le maréchal des logis Poirrier appartenant au détachement, s'est classé le premier de sa catégorie.

Le vainqueur du raid militaire de Vichy (1re catégorie).

Le lieutenant de Montmarin, du 10e chasseurs (1er prix), venu de Beaune (174 kilomètres en 26 h. 54) avec sa jument d'armes Thuya.

Sur le terrain après les sauts d'obstacles.

Le lieutenant de Fromont, du 7e cuirassiers, sur son cheval d'armes Ascot, venu de Lyon (163 kilomètres en 28 h. 28,, a obtenu le 8e prix.



Avant le saut d'obstacles des sous-officiers.

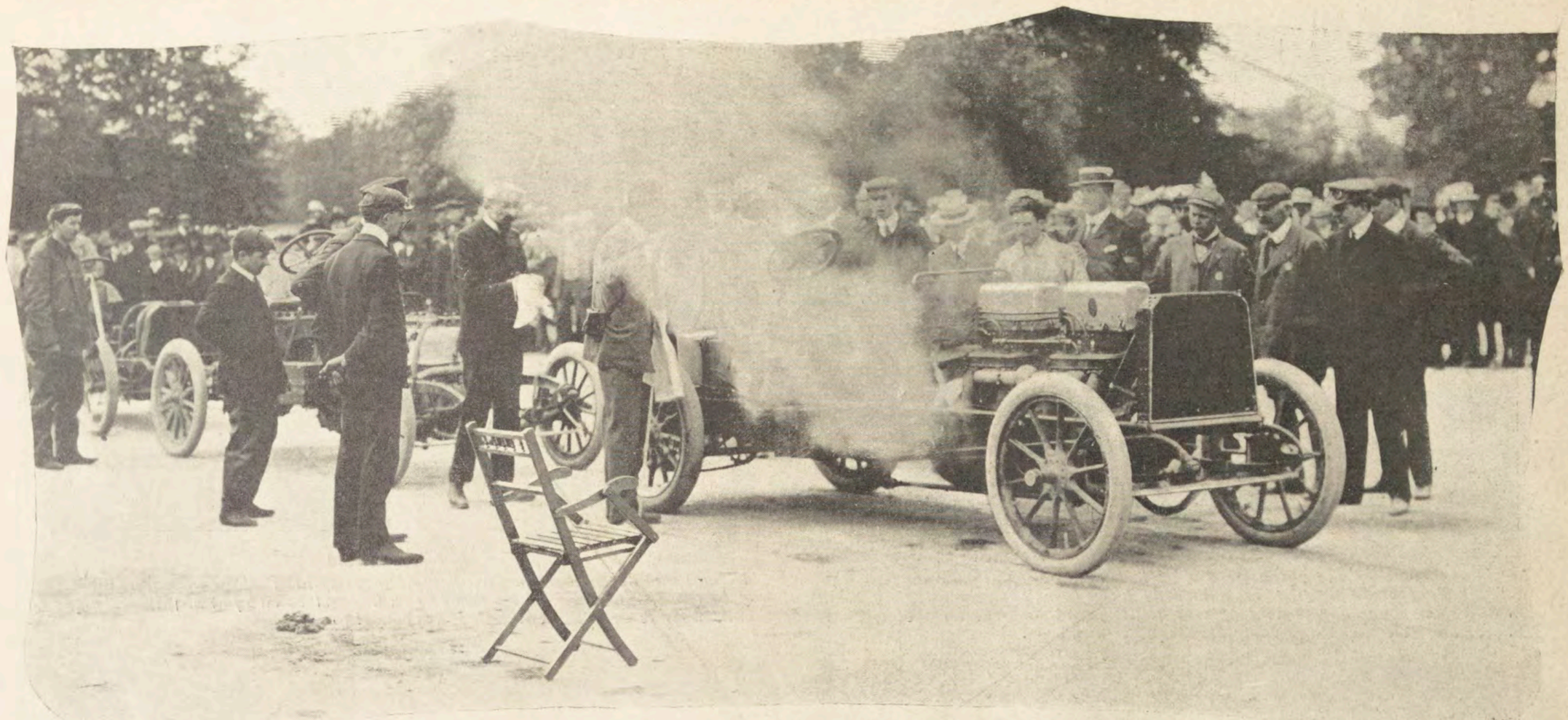
Le détachement du 4e dragons, venu de Chambéry (165 kil. en 27 h. 59) sous le commandement du sous-lieutenant de Vriès, montant son cheval d'armes Faro.

L'appel des concurrents pour les sauts d'obstacles.

Le détachement du 14e chasseurs, venu de Dôle (183 kilomètres en 28 h. 20); ce détachement a pris part aux sauts d'obstacles pour le classement final.

LE RAID HIPPIQUE DE VICHY

Le marquis de Barbentane, vice-président de la Société française hippique, et président des courses de Vichy, vient d'avoir, à l'occasion du Concours hippique de Vichy, l'excellente idée d'organiser, avec l'autorisation du Ministre de la Guerre, un raid militaire. *Il fallait couvrir, en groupe, dans un temps minimum de 30 heures et maximum de 36 heures, une distance d'environ 170 à 220 kilomètres. Pour éviter tout surmenage et pour permettre de constater l'état d'endurance de leurs chevaux, les concurrents, officiers et sous-officiers, devaient, le surlendemain de leur arrivée, prendre part à une épreuve de Sauts d'obstacles sur la piste du Concours, donnant ainsi la preuve que leurs chevaux, convenablement ménagés et après une course de fond de ce genre, étaient encore capables, ainsi que cela peut être nécessaire, soit en manœuvre, soit en campagne, de fournir un sérieux effort.*



(Cliché Argent Archer). **La Course du Mille au Phœnix Park.**
Le départ d'une grosse voiture.

La Grande Semaine Anglaise

Voilà terminée cette grande semaine anglaise qui fut, avec la Coupe Gordon-Bennett, l'événement de ces jours derniers.

◆ ◆ ◆

C'est la première fois que nos voisins organisaient épreuves semblables et il faut très sincèrement reconnaître qu'ils ont été à ce point de vue tout à fait supérieurs. A Ballyshannon, Cross Roads, comme à Castlewellan, à Cork et à Killarney, nous avons vu des réunions magnifiquement préparées, avec ce soin minutieux du détail et cette inflexible discipline qui sont tout à fait dans la note de l'esprit anglo-saxon. Nos voisins sont d'ailleurs préparés depuis longtemps à ces organisations méticuleuses d'events de grand air, et si cette perfection a surpris tous ceux qui croyaient voir là un simple début, en revanche j'avoue franchement que cela ne m'étonne point du tout dans ce pays où l'on a su depuis longtemps préparer les réunions d'Epsom, de Henley, de Cowes et d'Ascott, dans un pays où c'est un jeu que de faire ranger 200.000 spectateurs, de les discipliner, de les nourrir, de les renseigner.

Mais c'est, malgré tout, un grand charme. En France, et je parle par souvenirs personnels, la presse est volontiers envahissante parce qu'elle est mal renseignée. En Angleterre, elle est presque invisible, quoique plus nombreuse, parce qu'on la tient toujours au courant, tout en la sortant de la route. Il faut dire, d'ailleurs, que les qualités d'esprit des deux races se sont combinées d'une façon merveilleuse, puisque à côté de cet esprit de méthode et d'organisation, nous avons eu, grâce à Tampier, ce dévoué collaborateur de l'idée française qui représentait là-bas la *Vie au Grand Air* et chronométrait, ces qualités de rapidité, de brio et de vive décision, apanages des races latines. Tout fut donc parfait. J'emporte du pays dont nous revenons le meilleur souvenir et le souvenir de quelque chose de grand, de bien fait et d'utile à l'avenir.

(Cliché Bland et West.)
Le public à la course de côte de Castlewellan.
Au centre, M. Gray Dinsmore, le propriétaire actuel de la voiture de la Coupe.

Car, ne nous y trompons point, l'Europe entière, que dis-je, le monde entier, avait les yeux fixés sur cette course, et cette fois, il a encore été prouvé, après le Circuit des Ardennes, que, comme nous n'avions cessé de le dire, si la course libre, la course au nombre de partants illimités avait vécu, en revanche, la course sage et réglée devait triompher et que, désormais, appuyé sur des exemples, il était possible d'affirmer que la course en circuit, avec nombre limité de partants, n'était pas plus dangereuse que la course sur piste.

Il est aujourd'hui démontré que, pour de grandes nations industrielles, la course d'automobiles est devenue pour chaque industrie nationale une école aussi nécessaire que des marches à feu forcé pour les chaudières de vaisseaux, que les grandes manœuvres pour les soldats.

On a vu deux pays, la France et l'Allemagne, chez lesquels l'école de la course a fait loi, triompher en se jouant de deux nations aussi grandes, aussi fortes et peut-être plus développées au point de vue des ressources industrielles pures, l'Amérique et l'Angleterre.

Parce que ces deux pays n'avaient point eu pour leur industrie automobile une féconde école de la

L'honorable C. S. Rolls M. P. au départ de la Course du Mille. (Cliché Lafayette).

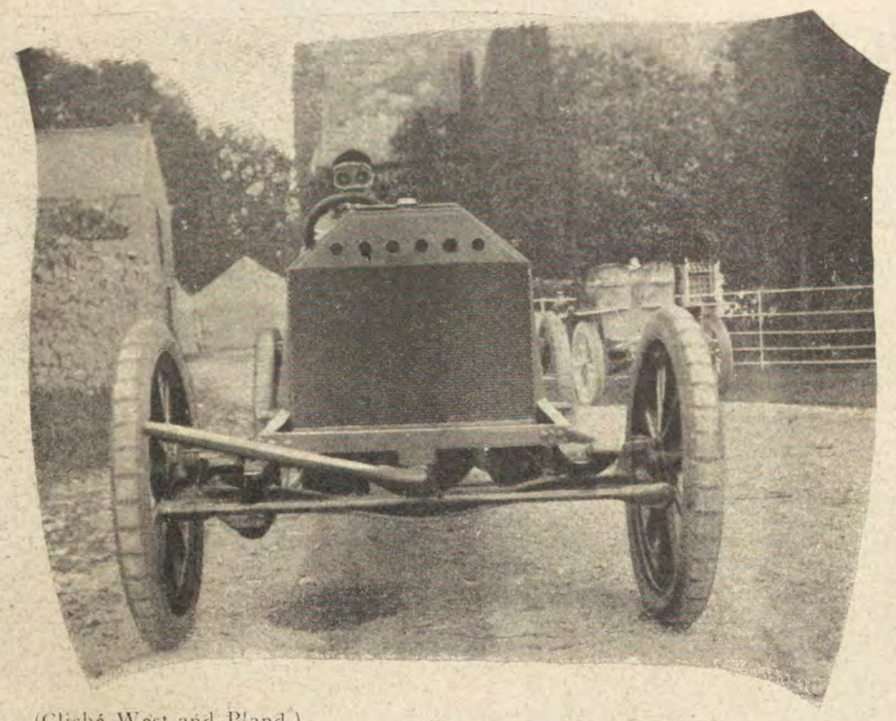
course qui est, comme l'eau régale avec laquelle on contrôle l'or, l'épreuve nécessaire, indispensable et définitive de la pensée flottante du constructeur.

Je suis prêt à parier que l'Allemagne, ce pays qu'on peut ne pas aimer mais qu'on ne peut pas ne point admirer, est prête, pour l'année prochaine, à accepter la nécessité de la course et à discipliner de force, au besoin, quelques milliers d'habitants que la course à travers leur pays va d'ailleurs immédiatement enrichir, afin de donner à la patrie la richesse de la suprématie et les 40 ou 50 millions de travail que représente désormais, pour un mode de locomotion indispensable, une grande victoire internationale. C'est la leçon que nous pouvons rapporter de là-bas, et les Anglais, gens pratiques par excellence, l'avaient tirée déjà.

— Celui qui gagnera la Coupe Gordon-Bennet, nous disait M. Harmsworth, directeur du *Daily Mail*, l'homme qui possède 180 journaux et dirige des millions d'âmes, celui-là gagnera le marché pour cette année.

Soyons justes et soyons francs, ce n'est pas nous qui l'avons gagné.

Ce sont nos voisins d'outre-Rhin, ce sont les Mercédès dont nous avons assez souvent loué ici les qualités pour n'être point suspects envers elles.



(Cliché West and Bland.)

La 100-chevaux avec laquelle Edge est parti dans la Coupe.

La manivelle de mise en marche est remplacée par un levier.

La Semaine irlandaise toute entière a été pour elles une démonstration splendide de leurs qualités de souplesse et de régularité.

Je dis la Semaine irlandaise, car la Coupe Gordon-Bennett a non seulement été le prétexte, mais encore le lever de rideau, très important d'ailleurs, capital même, d'un grand meeting automobile.

Nous avons tout d'abord assisté à des Courses de vitesse au Phœnix Park, à Dublin. C'est sur une immense avenue rappelant les allées du Prater, à Vienne, qu'elles ont été disputées sur une distance de 2609 mètres.

Serpollet a triomphé dans la catégorie des voitures à vapeur ; Rawlinson sur Darracq dans celle des voitures légères, enfin le baron de Forest dans celle des grosses voitures. Ce dernier a remporté, en outre, une éclatante victoire dans la Coupe du *Daily Mail* (1 kilomètre lancé) offerte par sir Alfred Harmsworth.

Le baron de Forest, sur sa voiture Mors, type Paris-Madrid, s'est, en effet, payé le luxe de couvrir le kilomètre en 27 s. 1/5, ce qui donne la moyenne plutôt coquette de 132 kil. 352 à l'heure, et bat le record du monde. Derrière lui, Rolls, sur Mors, type Paris-Vienne, a également abaissé le précédent record en couvrant le kilomètre en 28 secondes.

Ces prouesses sont tout à fait remarquables, bien que la piste sur laquelle elles ont été accomplies soit en légère montée puis en légère descente. Cette irrégularité du terrain empêchera probablement l'homologation de ces nouveaux records.

Enfin le baron de Forest a fait mieux encore, en battant son propre record le même jour dans la Coupe de l'*Autocar* sur 1 kilomètre, départ lancé. Le recordman a parcouru la distance en 26 s. 3/5, soit à une vitesse moyenne de 135 kil. 500 à l'heure.

Sur le *Ferdinand-de-Lesseps*, au retour.

L'embarquement d'une voiture de touriste.

Après Phœnix Park, nous étions conviés à la réunion organisée à Castlewellan où les champions de la journée furent : Campbell-Muir, sur Mercédès, Rawlinson, sur Darracq, et Rigolly, sur Gobron-Brillié. Enfin, pour terminer, dans la réunion de Cork, où les voitures françaises se sont fait la part du lion.

Donc notre industrie est sortie victorieuse des qualités générales de cohésion et d'entente.

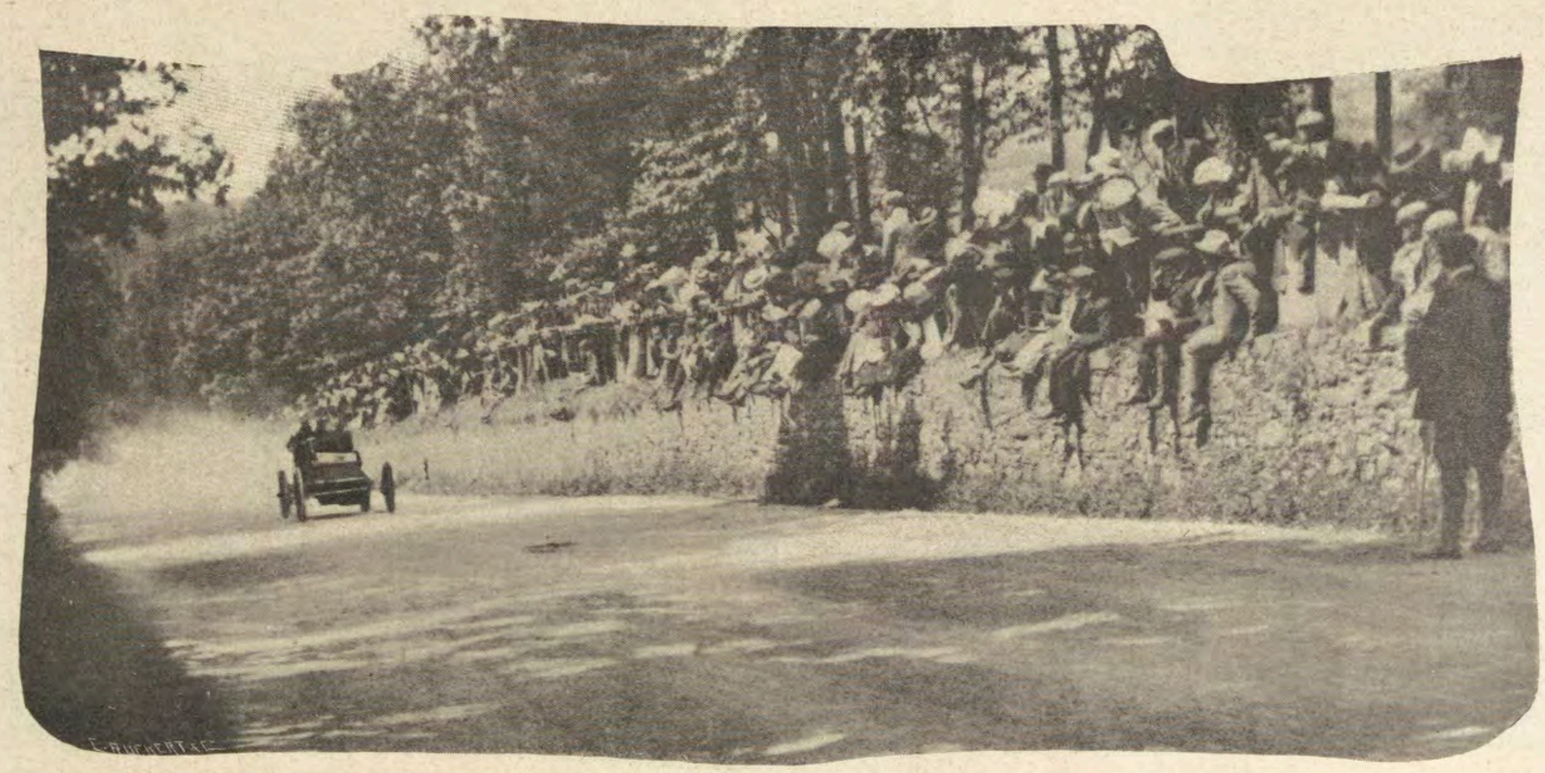
Un peu plus d'entente encore dans un an, et nous aurons peut-être la victoire. Car elle sera dure à enlever, cette fois, la Coupe.

Et c'est peut-être pour cela que nous l'enlèverons.

Le caractère français veut la difficulté.

Pour mieux la vaincre.

GEORGES PRADE.



M. Campbell-Muir, gagnant la course de côte de Castlewellan (Coupe Harry Edmunds) en 52 s. 1/5 sur la voiture de M. Harmsworth, directeur du *Daily Mail*.

Les Grands Prix du Racing Club

La saison d'été du Racing-Club de France s'est terminée le 5 juillet, suivant l'usage, par la réunion des Grands Prix, fête mondaine et sportive à la fois, qui a remporté son succès accoutumé. La victoire du jeune Pouillot dans le Grand Prix de Paris, nous assure des luttes intéressantes pour l'automne prochain.

Arrivée de la finale du 100 mètres plat.

Il est une suite de clichés laudatifs que les reporters athlétiques sortent régulièrement chaque année, en juillet, alors que le Racing Club de France clôt la saison estivale par sa fête des Grands Prix. Cadre exquis de la Croix-Catelan, verdures séculaires, joliesses de toutes sortes, prix splendides, perfection atteinte dans l'organisation, rien ne manque au concert des éloges. Et pourtant, grâce à la baguette du magicien précieux qui s'appelle Gaston Raymond, chaque année de nouvelles surprises attendent les nombreux privilégiés conviés à la fête du Bois de Boulogne. Elles ont été charmantes l'autre dimanche, pour la vingtième réunion annuelle.

Le grand pavois avec ses centaines d'oriflammes claquant au vent avait encore été augmenté. Ne pouvant plus placer de banderolles sur les toits du pittoresque clubhouse, l'ingénieux commissaire général avait eu l'idée heureuse d'en sillonner la piste de courses à pied, les entrecroisant de mât en mât le long de la ligne droite. La tribune officielle avait reçu une décoration toute nouvelle de verdures fleuries. Enfin, le sous-bois de l'entrée, trop dédaigné jusqu'à ce jour, offrait l'attrait multicolore de ces corolles factices mises à la mode depuis le voyage du tzar à Paris.

Je m'en voudrais d'oublier la distribution aux dames de milliers de ravissants petits éventails qui furent très appréciés. Des milliers, parfaitement, car on ne saurait imaginer la foule, plus élégante et plus nombreuse que jamais, qui se pressait le long des balustrades et autour des tennis.

Départ du Grand Prix de la Ville de Paris, 500 m. interscolaires.

Le sport l'a disputé à la mondanité, assurant l'intérêt de l'après-midi. Glissons sur les épreuves handicaps réservées aux membres du Club. Dans le 110 mètres haies, Klingelhœfer, plus en forme que jamais, a pu rendre 26 mètres à certains de ses concurrents. De Fleurac n'a pas été aussi heureux dans le grand steeple où le vainqueur, Flageollet, recevait 220 mètres de lui. Très sympathiquement accueillies, les victoires de H. Tauzin dans le grand prix de 100 mètres, et d'Alphand dans le 400 mètres. On a enfin applaudi la rentrée heureuse, sur les 590 mètres du Prix des Dames, de Soalhat, une des vieilles gloires du Racing.

Mais, après la belle lutte des représentants de Chaptal: Chartier et Séraphin, dans le Grand Prix de la Ville de Paris, 500 mètres interscolaires, l'intérêt allait surtout au Grand Prix de Paris où la coalition des cracks du club doyen se trouvait en présence du Montrougien Avé et du comingman Pouillot. Si Avé n'a pas existé, l'étoile naissante du Club Amical Sportif de Saint-Mandé a, par contre, remporté une magnifique victoire, profitant d'un train lent au premier tour qui déroutait de Fleurac, puis résistant au déboulé fou de Filiâtre, pour dominer dans la ligne droite Salomez et Chastanié. Le temps des mille mètres, couverts en 2 m. 37 s. 6/10, approche de 8/10 de seconde le record de Deloge. Nul doute que Pouillot, qui a fini extraordinairement frais, ne puisse le battre le jour où il sera assuré d'un service sérieux d'entraîneurs.

Rondement menée, la reunion prenaitfin à 5 heures un quart au moment où le bruit d'un moteur faisait lever toutes les têtes vers le ciel. Déjà pareil ronronnement avait été entendu quelques quarts d'heure auparavant, sans que le feuillage épais permit d'apercevoir Santos-Dumont. Cette fois, c'était bien lui. L'intrépide aéronaute, retour d'une promenade à Auteuil, évoluait quelques instants au-dessus de la Croix-Catelan, avant de se rendre à Puteaux. Je vous laisse à juger de l'ovation!

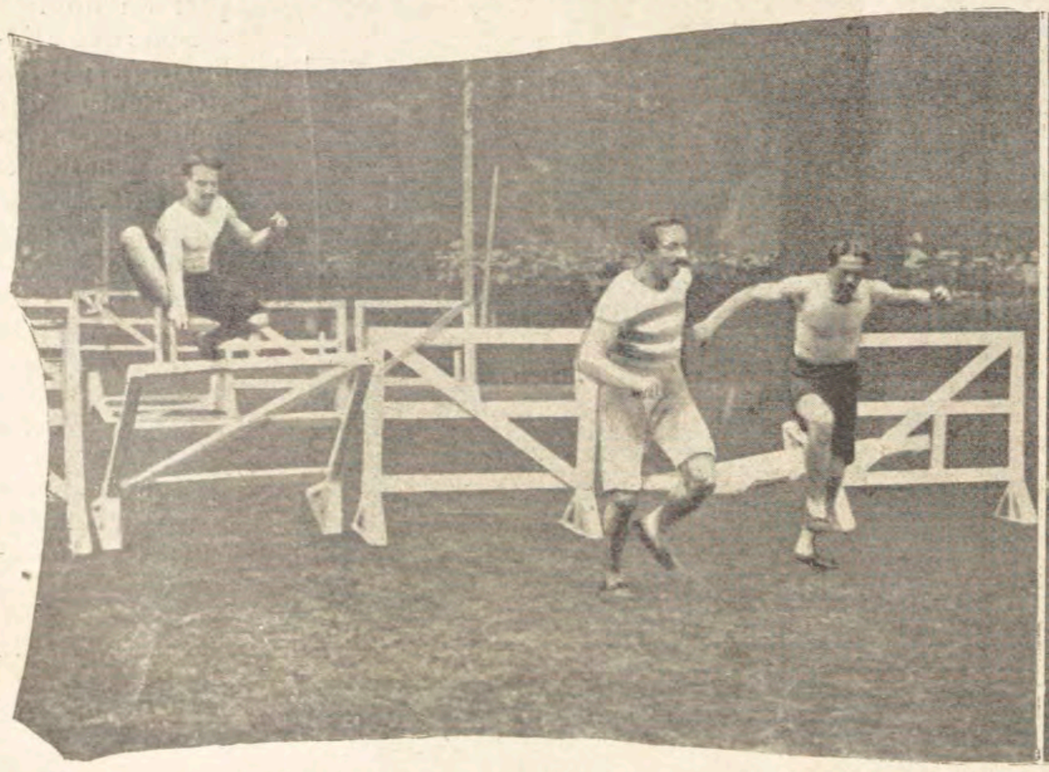
Pour terminer, le marquis de Chasseloup-Laubat, qui présidait, prononça d'excellentes paroles.

Le président du Club, M. Paul Lejeune, remercia et la fête se termina par la distribution des récompenses, une trentaine d'objets d'art, bijoux et bibelots où, plus que jamais, le bon goût le disputait à la valeur.

La réunion se finissait tôt, comme il sied. Mais cette après-midi était si charmante, sous les ombrages du Bois, que nombreux furent les invités qui s'attardèrent aux derniers matches de tennis du Prix Delamarre dans les rocking-chair de repos.

Le Stade français nous donnera à son tour, dimanche prochain, une journée des grands prix. Souhaitons-lui le succès remporté par son vieil émule, le club doyen, quoique, au fond, il soit encore plus difficile d'amorcer la foule du public à Garches qu'au Pré-Catelan qui manque déja un peu de communications.

F. Fos.



Saut de la dernière haie dans le 110 m. haies. Klingelhœfer en tête.

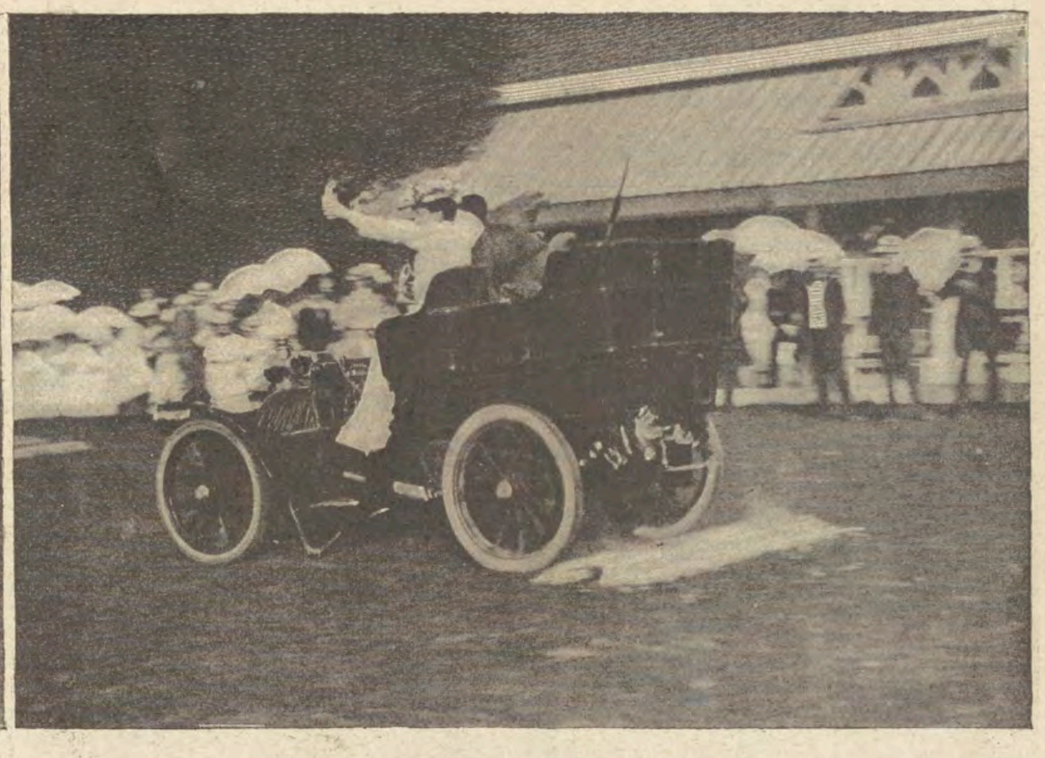
Arrivée du Grand Prix de Paris, 1000 m. Pouillot, premier.

Un Gymkhana automobile au Polo-Club du Bois de Boulogne

Course aux animaux. — La préparation.
Des animaux en baudruche, « Pigs », éléphants, serpents, crocodiles, aux formes inattendues, sont accrochés, par un anneau, à une potence et doivent être décrochés par une automobiliste armée d'une lance.

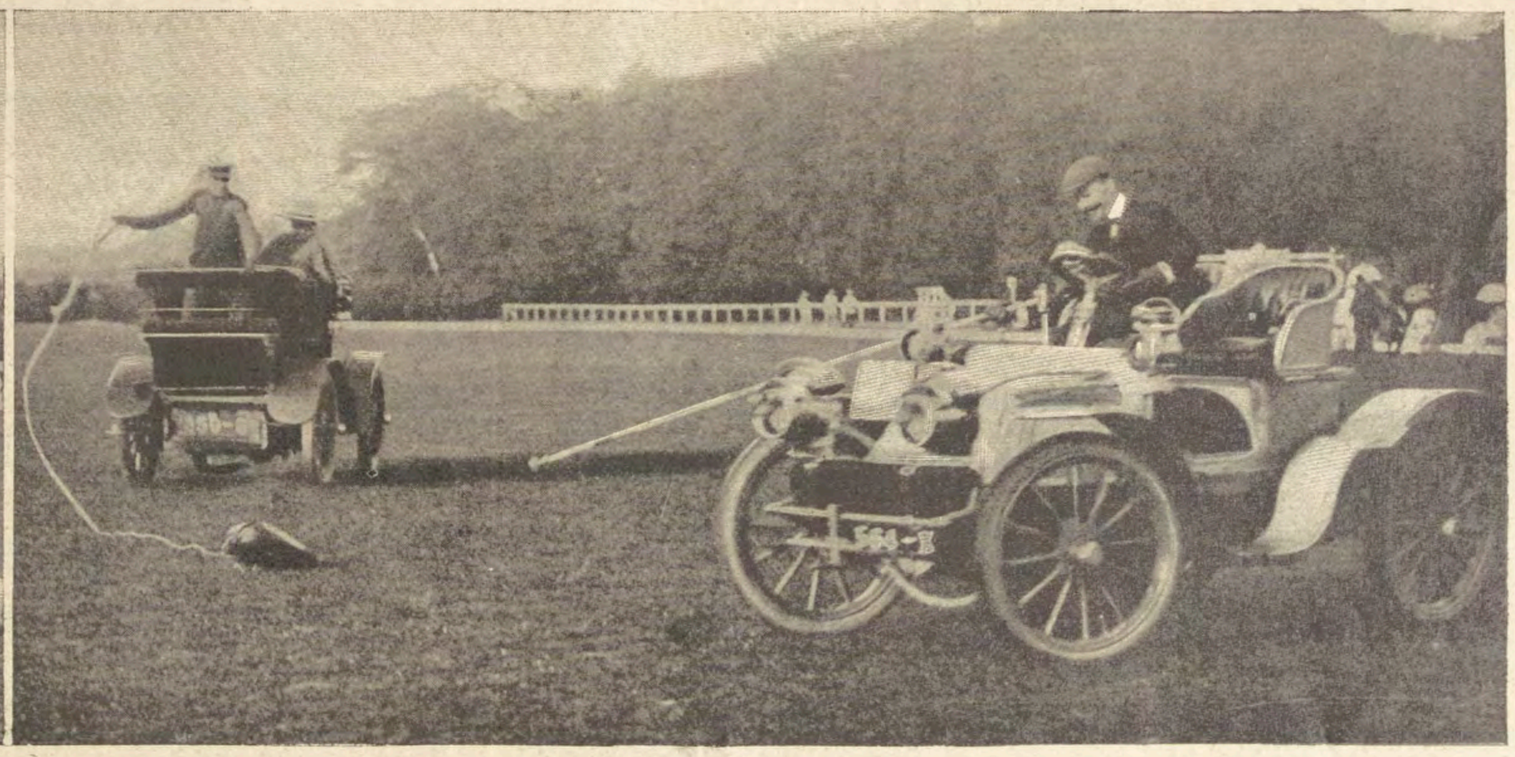
Concours d'équilibre automobile.
Les voitures sont amenées sur un tremplin-bascule, où elles doivent monter, puis demeurer en équilibre le plus longtemps possible. Exercice d'adresse et d'ingéniosité, comme le montre notre photographie.

La course aux animaux. — En pleine vitesse.
Un conducteur pilote une dame qui doit décrocher les animaux. Le prix est attribué à " l'équipe " qui a décroché le plus d'animaux, à la vitesse la plus régulière. Il est bien entendu, d'ailleurs, que, si l'automobile doit ralentir le moins possible, elle ne doit jamais s'arrêter.



Course au verre d'eau.
De la main gauche une dame tient, en dehors de la voiture, un verre rempli d'eau. Après la traversée de nombreux obstacles (touffes d'herbe, madriers, etc.), la voiture revient à son point de départ. Le prix est accordé à la dame dont le verre contient... encore le plus d'eau au retour.

Chasseurs et gibier.
Le jour du gymkhana, si l'on ne comptait guère que six ou sept chasseresses, on compta au moins cinquante victimes.



Le " Pig-sticking ".
Il s'agit d'atteindre avec une lance un "Pig" qu'une autre voiture emmène en lui faisant décrire de nombreux zigzags. Dans cette chasse d'un nouveau genre, M. Charron trouve l'occasion d'utiliser son habileté bien connue comme conducteur. Rassurons les âmes sensibles, le " Pig " est en cuir et en herbe.

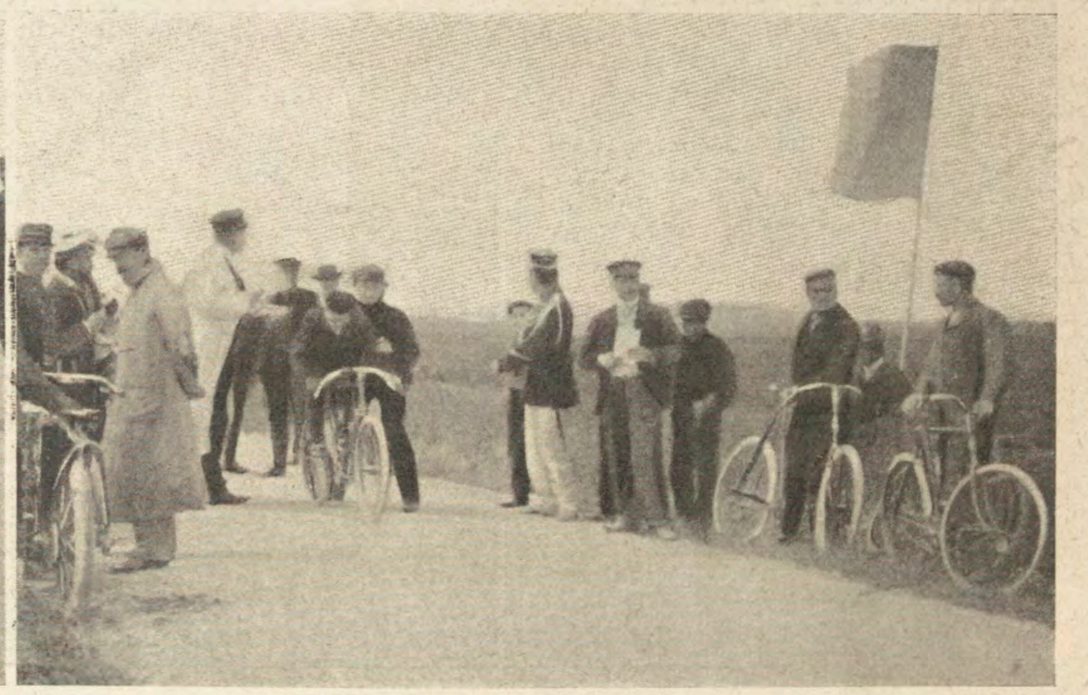
La Semaine automobile d'Ostende. — Première journée.

(Cliché-appareil Sigriste.)
Willy Pogge, gagnant de l'épreuve de 10 kilomètres contre la montre, en 5 m. 13 s. 3/5, photographie prise en pleine vitesse.

Le drapeau blanc indiquant que la route est libre et qu'une nouvelle voiture peut être envoyée.

Un groupe de chauffeurs français et belges venus pour voir passer la course.

De Crawhez revenant à pied après son accident.
Il était entré dans un champ avec sa voiture.



Un départ de motocyclettes.
La catégorie a été gagnée par Lamberjack en 6 m. 37 s. 2/5.

LES COURSES

Le Prix Aguado à Auteuil

Auteuil vient de fermer ses portes et à Maisons, nous avons eu la dernière importante épreuve de plat, avant les débuts des deux ans qui auront lieu les premiers jours d'août à Saint-Cloud. La saison commence en province préparant les grandes journées de Caen, de Deauville, de Vichy, de Dieppe et de Boulogne.

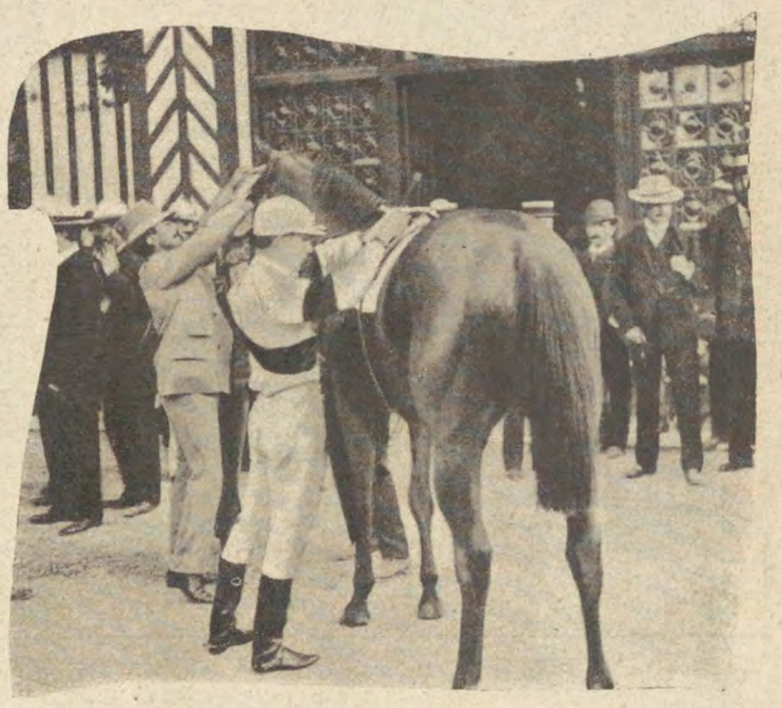
La rentrée du vainqueur du prix Aguado (1re épreuve). — Course de haies, 2800 mètres, 15.000 fr.
Maniaque, par Blandy et Quiloa. Propriétaire : M. J. — M. de Goyenèche; éleveur : M. Barrère; entraîneur : M. Jacquemin; jockey : Ch. Bariller.

La première épreuve (haies) du prix Aguado clôt le programme estival de la Société des steeple-chases de France ; elle a mis en présence les trois ans les mieux confirmés dans leur nouveau métier. A part Bâbord et Bastien, les autres étaient déjà lauréats de premiers prix ou de premiers accessits. La course a été des plus régulières et, à l'arrivée, ont figuré Maniaque, Philippe, Old Nick, Lareulle et Caribou ; seul Discret manquait dans ce lot ; la victoire a été pour le courageux fils de Blandy et Quiloa : Maniaque, que l'excellent entraîneur Jacquemin a su amener progressivement en toujours meilleure condition, confirmant ainsi son succès dans le Prix La Vague ; Ch. Bariller, qui est certainement l'un de nos meilleurs jockeys d'obstacles, a fort habilement monté Maniaque, et l'a amené au bon moment pour battre sur le plat le poulain de M. G. Dreyfus, Philippe, qui semble toujours voué aux secondes places.

Enghien et Saint-Ouen n'ont pas encore leur « Prix du Président de la République » ; cela viendra, car tous les autres hippodromes parisiens ont le leur, depuis que la Société sportive d'encouragement a débaptisé le Prix Monarque. Pauvre Monarque, ancienne gloire du turf, le voilà — par ordre — relégué dans les ténèbres du passé ! Les conditions de cet ex-Prix Monarque qui dorénavant se courra devant le Président de la République, sont très spéciales : 2.000 mètres en ligne droite, une pareille épreuve ne peut se courir en France que sur la piste de Maisons-Laffitte. Six chevaux étaient engagés, six se sont présentés devant les rubans du starting-gate, mais cinq seulement ont pris part à la course. Gradignan, au prince P. d'Arenberg, a fait preuve de très mauvais caractère et au signal du départ a fait un tête-à-queue. Caïus, à M. Ed. Blanc, pouvait prétendre à la victoire, de même que Rose de Mai à M. de Saint-Phalle ; mais on oubliait qu'Alpha se trouvait sur sa distance et sur son terrain favoris, comme aussi Flambeau, le Le Sancy de M. J. Prat : aussi, Alpha a-t-il gagné assez facilement, suivi de Flambeau, et Rose de Mai n'a pris que la troisième place ; elle était bien jolie et bien séduisante la pouliche de M. de Saint-Phalle, mais elle ne m'a pas paru s'accommoder du terrain dur. Je ne comprends pas que Flambeau ait été si négligé par le ring : un Le Sancy sur 2.000 mètres ! Quant à la victoire d'Alpha, c'est une juste compensation : le cheval de M. Vanderbilt, toujours régulier, s'est en effet constamment classé en bonne place dans les grandes épreuves de l'année.

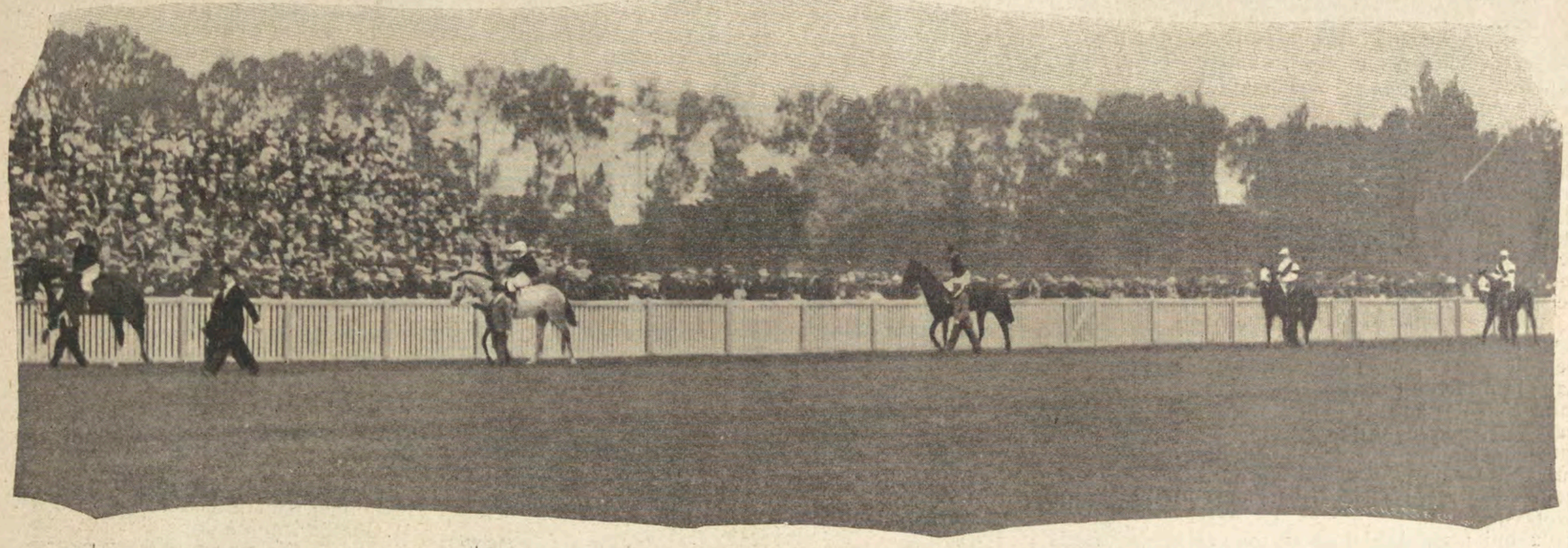
FRANC PICARD.

Avant l'épreuve.
Le prince P. d'Arenberg, propriétaire de Gradignan (resté au poteau), donne ses instructions à son jockey : G. Stern.



Après la victoire.
Le jockey Nash Turner dessellant Alpha dans l'enceinte du pesage.

Le Prix du Président de la République à Maisons-Laffitte



Caïus
par Reverend et Choice, à M. Ed. Blanc; jockey : Aylin.

Flambeau
par Le Sancy et Fée II, à M. J. Prat; jockey : Rigby, arrivé 2e.

Rose de Mai
par Callistrate et May Pole, à M. de St-Phalle, jockey : Shields, arrivée 3e.

Alpha
par Fripon et Prima, à M. W.-K. Vanderbilt, propriétaire et éleveur : jockey : Nash Turner, arrivé 1er.

Marigold
par Miroir de Portugal et Miss Margaret, à M. W.-K. Vanderbilt; jockey : Ransch

Le défilé du Prix du Président de la République à Maisons-Laffitte, 32000 fr. dont 2000 à l'éleveur — 2000 mètres en ligne droite.

Gaudin, gagnant de la Marche des Banquiers.

Les concurrents en ligne, à l'entrée du Bois de Boulogne, quelques minutes avant le départ.

Le doyen de la course, Kinengel, arrive à Versailles frais et dispos.

LA MARCHE DES BANQUIERS

La première épreuve pédestre, « la marche des Boursiers », organisée par le Français, *avait obtenu un trop gros succès pour qu'une deuxième course similaire ne fût pas organisée peu après. Cette deuxième marche fut réservée aux Banquiers et obtint un succès encore supérieur à celui atteint par la précédente.*

Une terrible ascension dans les rues de Carrières-St-Denis.

Le peloton de tête arrivant à Argenteuil.

Dimanche 5 juillet, les abords du chalet du Touring Club de France, au Bois de Boulogne, présentaient un aspect des plus bizarres. De tous côtés, débouchaient des jeunes gens, des hommes mûrs, des vieillards même, revêtus d'accoutrements hétéroclites, portant sur la poitrine de larges numéros épinglés sur des maillots, des chemises, des vestons, voire sur quelques jaquettes.

C'étaient les concurrents de la marche des Banquiers, qui furent bientôt groupés sur l'allée de Longchamp, attentifs au signal du départ. Le starter était M. Georges Grippon, organisateur de la marche. D'un geste noble, il leva son pistolet, pressa la détente. Le coup ne partit pas, mais les Banquiers partirent.

Ce fut un spectacle curieux que celui de voir ces 411 jeunes gens ou hommes dans la force de l'âge s'égrenant en un long chapelet sur les 40 kilomètres du parcours, marchant de toute la vitesse que leurs jambes pouvaient leur donner, suivant, les uns, des cyclistes entraîneurs, d'autres, des pédestrians amis ou professionnels, s'efforçant de passer ceux qui les précédaient et tout cela dans le plus grand silence, sans une parole.

Tous ces gens, dont la plupart n'avaient jamais couru une épreuve sportive, et ignoraient tout à fait les règlements de l'U. S. F. S. A., dont ils ne soupçonnaient même pas l'existence, se révélèrent de réels sportsmen, loyaux et courageux, qui suivirent, sans enfreindre les règlements, le long ruban de route qui, partant du chalet du R. C. F., passait par le chalet du Cycle, la route du bord de l'eau, Asnières, Argenteuil, Bezons, Chatou, Bougival, Louveciennes et enfin Versailles.

J'ai remarqué, pendant cette longue randonnée, longue pour des gens qui ne sont pas habitués à de pareilles épreuves, des choses bizarres. Un des concurrents, par exemple, fut à un moment entraîné par sa femme qui, confiant sa bicyclette à un ami, marcha bravement à côté de son époux, lui donnant la cadence et l'exhortant à surmonter la fatigue qui commençait à le gagner. Quelques mètres plus loin, un vieux grognard, décoré d'une ou deux médailles militaires, marchait bravement, la canne à la main, sa maigre figure et sa longue barbiche blanche de vieux soldat d'Afrique rappelant vaguement une peinture de Detaille ou de Neuville. Et ce vieillard pourtant qui aurait pu compter, parmi les concurrents, de ses petits enfants, arriva au but parmi les cinquante premiers. Sur les 411 partants, 220 à peu près arrivèrent au but en moins de 8 heures. Le premier, M. Gaudin, a couvert la distance en 4 h. 20 minutes soit une moyenne de 9 kilomètres 1/2 à l'heure, performance dont des spécialistes n'auraient pas à rougir. Le second, M. Klein, le suivait à quelques minutes, mais ayant été reconnu professionnel, il fut déclassé, et le troisième, M. Gueffier, monta donc d'un rang, tandis que M. Klein ne conservait pour lui que la satisfaction d'avoir fait une belle course, et rien de plus.

Somme toute, la marche du *Français* fut une belle course, admirablement organisée et très sportivement disputée.

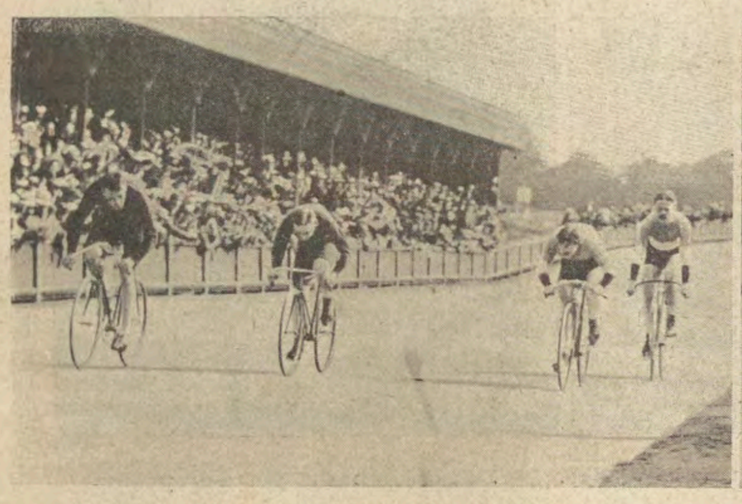
J. Miral.

Klein arrive second à Versailles. Il fut ensuite disqualifié comme professionnel.

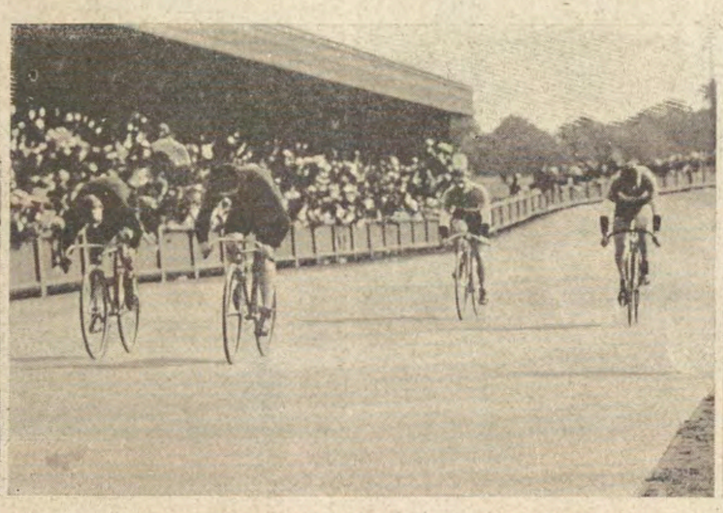
UN MATCH FRANCO-ANGLAIS A LONDRES

Le départ de la 3e série du match Franco-Anglais.

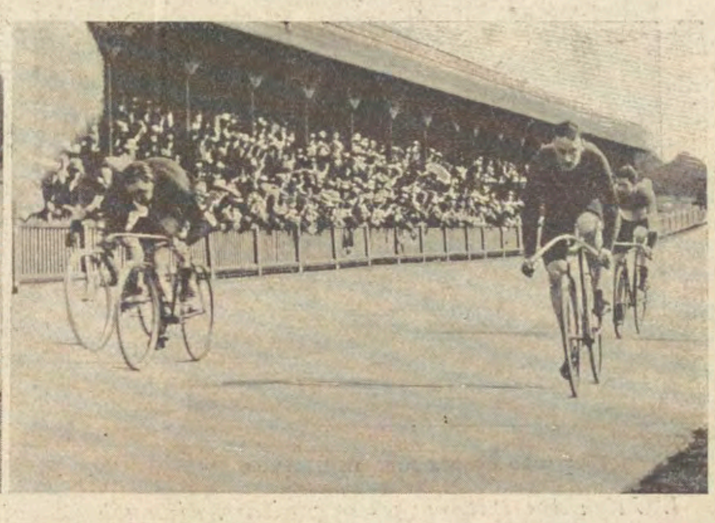
Le Polytechnic Club organisait, ces jours derniers, au Crystal Palace à Londres, une grande réunion de courses au cours de laquelle un match franco-anglais amateurs a été disputé. L'équipe anglaise de Polytechnic Club est sortie victorieuse de la rencontre.



Arrivée de la 2e série.
1er Reed; 2e Payne; 3e Charvier; 4e Espeit.

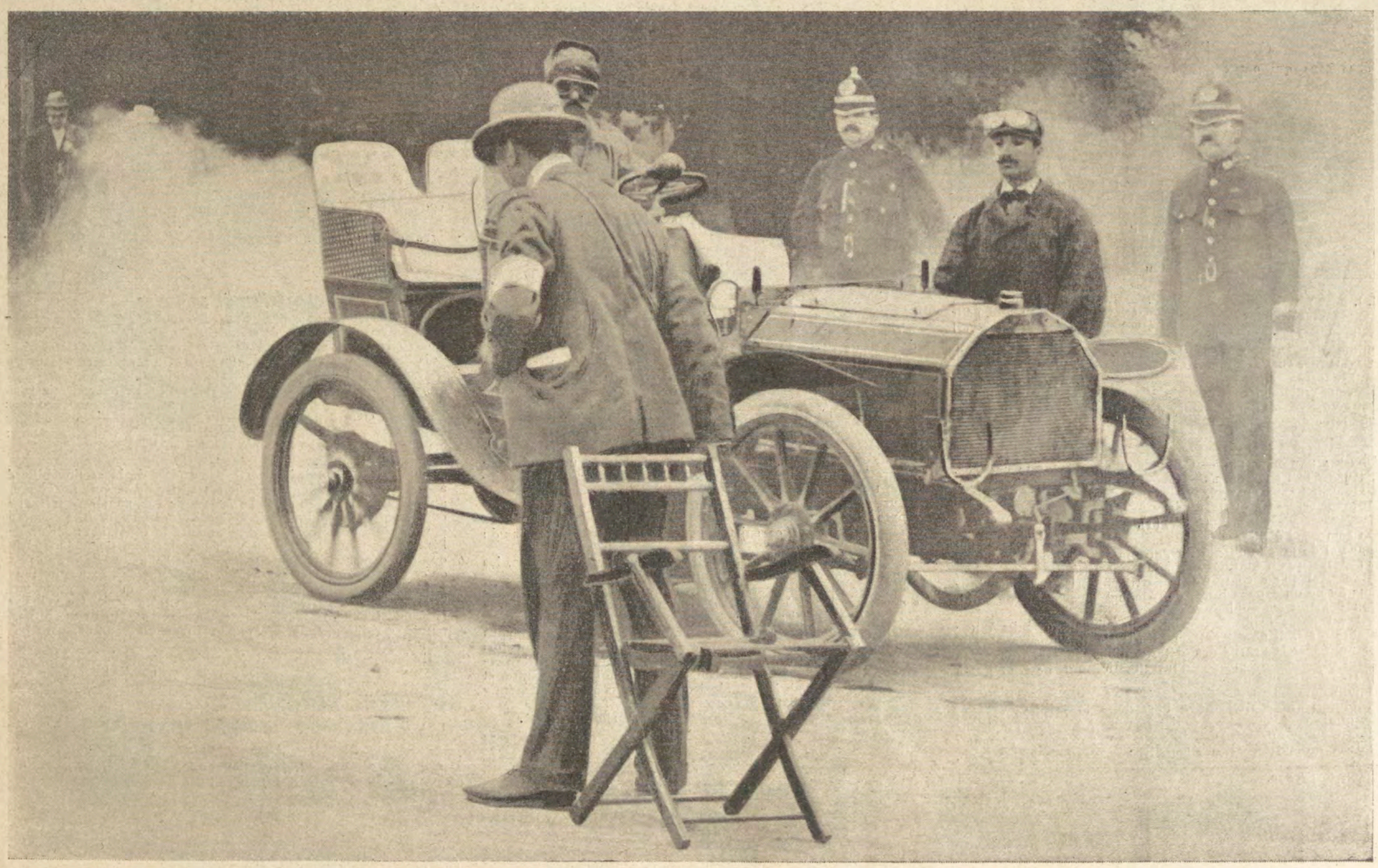


Arrivée de la 3e série.
1er Ingram; 2e Jansem; 3e Espeit; 4e Charvier.



Arrivée de la 4e série.
1er Payne; 2e Reed; 3e Decaup; 4e Le Mault.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



M. RAWLINSON, GAGNANT DE LA COUPE DE L'IRISH-CLUB, A PHŒNIX PARK, DE LA COUPE HARRY-EDMUNDS ET DE LA COURSE DES DEUX MILLES A CASTLEWELLAN, SUR SA VOITURE *DARRACQ*, MUNIE DE PNEUS *DUNLOP*.

Le Concours de Gymnastique des Patronages

Le défilé des Sociétés devant le Jury.

Les drapeaux des Sociétés.

Le poste de secours miniature.

Le Moniteur général.

Un rétablissement sur les barres parallèles.

Le benjamin des porte-drapeaux.

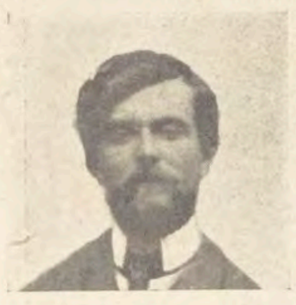
L'Union des Patronages organisait, dimanche dernier, sur la pelouse du Vélodrome du Parc des Princes, son sixième Concours annuel de gymnastique. Cent sociétés, soit 2.000 gymnastes, ont pris part à cette fête, que présidait le général Garnier des Garets, et qui a obtenu le plus éclatant succès.

BLOC-NOTES

NÉCROLOGIE

Victor Oury

Tous ceux qui ont connu Victor Oury regretteront profondément la mort de ce franc et vaillant sportsman, enlevé à la force de l'âge — il n'était âgé que de trente-quatre ans — par une terrible maladie dont il souffrait depuis longtemps déjà. Victor Oury était bien certainement une des physionomies les plus connues et les plus aimées du monde automobile. Adepte de la locomotion nouvelle dès la première heure, Oury prit part avec succès à toutes nos grandes épreuves automobiles, à Paris-Roubaix, Paris-Saint-Malo, Paris-Dieppe, Paris-Berlin, Paris-Vienne, pour ne citer que les principales. Il venait d'installer, avec Schrader comme associé, un garage d'automobiles, avenue de la Grande-Armée. C'est au cours de Paris-Vienne, en traversant l'Arlberg qu'il contracta le mal qui devait le terrasser.



(Cl. J. Beau.)
VICTOR OURY

En cette cruelle circonstance, la *Vie au Grand Air* adresse à la famille éplorée du pauvre Oury ses sentiments de douloureuse sympathie.

LE BULLETIN DE MICHELIN

RÉPONSE A UNE OBJECTION. — COMMENT LA JANTE ABIME LA CHAMBRE. EXAMEN D'UNE ENVELOPPE. — COUPURES DU CROISSANT. — MOYEN D'APPRÉCIER LEUR GRAVITÉ. — GRAVIER ET SILEX. — MÉDECINE ET AUTOMOBILE. — CE QU'ILS PENSENT EN ANGLETERRE.

(*Suite*) (1).

On comprend d'ailleurs facilement que la compression de l'enveloppe et de la chambre à air entre la jante et le sol **ne peut se produire qu'au sommet de la jante**, c'est-à-dire **aux points saillants**, et qu'au contraire la partie comprise entre ces deux points forme **un espace libre**, dans lequel la chambre ne subit *aucune compression* analogue.

S'il est assez facile de constater les dégâts produits à une chambre à air, il en est autrement s'il s'agit d'une enveloppe. Pour apprécier la gravité des détériorations subies, il faut en général disposer de moyens d'investigation qui ne sont pas à la portée des chauffeurs.

Il faut notamment que *l'enveloppe soit complètement retournée*, l'intérieur se trouvant à l'extérieur et réciproquement; puis, que le *protecteur*, c'est-à-dire la toile qui tapisse l'intérieur de l'enveloppe, *soit enlevé*. Cela ne laisse pas que de présenter certaines difficultés, et d'ailleurs parviendrait-on à le faire, **qu'on ne serait pas en mesure d'en tirer profit sans être parfaitement initié à la fabrication d'un pneumatique**.

Il y a cependant une détérioration dont il est bon que le chauffeur puisse se rendre compte par lui-même. Nous voulons parler des coupures qui ne manquent pas de se produire au sommet des enveloppes.

Pour se rendre compte de la gravité d'une coupure, **il faut la sonder**, comme le fait un médecin pour une blessure.

Pour cela, il faut introduire *très délicatement* dans la plaie **l'extrémité d'un objet pointu**, mais pas trop aigu cependant pour aggraver le mal. A défaut d'un outil pointu, dont on aurait légèrement émoussé l'extrémité, **une simple lame de couteau** peut suffire. Avec un peu de pratique on acquerra bien vite une *grande légèreté* et une *grande sûreté de main*.

Si la plaie n'a pas plus de 6 m/m, de profondeur pour une enveloppe de 90 et de 9 m/m pour une enveloppe de 120, votre enveloppe n'est pas en danger. Mais si le mal était plus profond, **les toiles essentielles de votre enveloppe sont atteintes** et sa durée compromise.

Il est bon alors de ne pas vous en servir trop longtemps dans cet état et de *la faire réparer*.

Vous remarquerez que ces investigations vous permettront de découvrir très souvent dans les coupures de votre enveloppe des fragments de gravier ou de silex qui s'y introduisent en cours de route.

Nous ne saurions trop appeler l'attention des chauffeurs soucieux de la bonne conservation de leurs pneumatiques sur ce fait.

Un gravier ou un silex, même de très petite taille, s'introduit dans une coupure qui paraît insignifiante.

Par le fait du roulement, il s'insinue insensiblement, se glisse à travers les toiles, les perfore lentement, mais sûrement, à mesure qu'il s'enfonce davantage, jusqu'au moment où il a fini par *traverser toute l'épaisseur de votre enveloppe*.

Il est donc **indispensable** d'examiner à ce point de vue *très sérieusement* vos enveloppes à la rentrée. Sondez minutieusement et délicatement toutes les blessures, et de même que le médecin nettoie soigneusement la plaie pour en chasser tout germe de nature à l'entretenir ou à l'aggraver, de même sortez inexorablement tous les corps étrangers que vous pourrez y rencontrer. Vous assurerez par là une durée beaucoup plus grande de vos enveloppes.

Nous lisons sur ce sujet dans le journal anglais *The Car* du 24 décembre dernier :

« Quand une voiture a roulé, il y aura quelques coupures, les « unes larges et profondes, les autres petites.

« Même ces dernières ne doivent être en aucune façon négli« gées: une heure à peu près devrait être employée à les curer. »

Le même journal ajoute :

« Il est intéressant de comparer la durée d'un jeu de pneus « sur deux voitures semblables, car l'un d'eux durera une fois « moins que l'autre. De là nous pouvons conclure que telle per« sonne prend beaucoup plus soin de ses pneus que telle autre, et « qu'elle les connaît à fond ainsi que les soins qu'ils réclament. »

Nous sommes absolument du même avis.

MICHELIN ET Cie.

(1) Voir le n° 252.

FINANCE

La hausse de la Rente

Elle est notable, ayant dépassé un point; elle est agréable, en ce qu'elle a, et de beaucoup, amélioré l'état de la place, provoqué une générale reprise de confiance.

L'animation s'est accrue, ainsi que le désir, bien légitime, de faire fructifier ses capitaux. Comme preuve de l'ardeur des fonds disponibles à s'engager dans des affaires sérieuses on peut apporter celle-ci : des titres, auxquels il n'y aura moyen de souscrire que le 21 de ce mois, sont, d'ores et déjà cotés avec une prime sur le marché!

Ce sont les obligations 500 francs 4 0/0 des chemins de fer russes, rapportant donc un intérêt annuel de 20 francs, qui vont être émises par deux de nos principaux établissements de crédit : la Banque de Paris et des Pays-Bas et le Crédit Lyonnais.

Cette émission, au pair, portera sur un total de 173 millions qui va être absorbé comme un simple cachet d'antipyrine. lesdits titres jouissant des garanties les plus effectives : celle du gouvernement russe, celle résultant des recettes et de l'avoir des Compagnies.

A première vue — et même à la seconde — il est peu d'opérations qui soient, par essence, plus sympathiques que celle-là à l'épargne française. Aussi, sans être prophète, peut-on lui prédire un succès sans précédent!

C. LEVRAI.

BILLARD

Nouvelles de quinzaine

Il nous faut noter tout d'abord l'exode de nombreux professeurs vers leurs pays d'origine; Schaefer, Horvisson et Willie Hope en Amérique, Marva dans ses montagnes en Catalogne; puis le retour à Paris des professeurs qui avaient été jouer à Bruxelles, où les Académies ont duré l'espace d'une soirée — qu'il est loin le temps où on ne pouvait parler d'Académie sans parler d'immortalité! — et enfin le passage de Manuel Sanchez du Grand Café à l'Académie de l'Olympia où il est allé donner la réplique à Fournil, veuf de son habituel adversaire, Schaefer; comme lui, Sanchez était veuf de Marva.

Voilà pour Paris.

En province, le fait à noter est le succès de la section billard à l'exposition de Limoges — il est vrai de dire que la Compagnie Brunswick avait sorti le dessus de son panier pour ladite exposition — la fondation du Billard-Club limousin et la création d'un tournoi de billard qui a commencé le 1er juillet au café de l'Industrie, tournoi qui a eu pour premier acte un joli match à quatre, entre les meilleurs amateurs de Limoges. Le grand prix de ce championnat est une coupe, dite Coupe de l'Exposition; les autres prix sont des médailles, des queues d'honneur et de fort jolis diplômes envoyés par la maison Brunswick. On voit par là que, si pendant l'estivale saison le mouvement de billard paraît se ralentir dans la capitale, il n'en est heureusement pas de même en province.

Il n'y a pas de saison pour les vrais amateurs de billard.

COUNT REDDEER.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.

1 volume..... **3.50**

En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).